

Seat allocated to an aisle, in particular the central aisle in a bus

Patent number: DE3512954
Publication date: 1986-10-23
Inventor: PROELS WALTER DIPL ING (DE)
Applicant: DAIMLER BENZ AG (DE)
Classification:
- **International:** *B60N2/06; B60N2/24; B60N2/30; B60N2/06; B60N2/24; B60N2/30; (IPC1-7): B60N1/06*
- **European:** B60N2/06C; B60N2/06S; B60N2/24B; B60N2/30B4C; B60N2/30C4C
Application number: DE19853512954 19850411
Priority number(s): DE19853512954 19850411

Report a data error here

Abstract of DE3512954

In the case of a seat which is allocated to an aisle, in particular the central aisle in a bus, and has an aisle-side armrest and the possibility of adjustment in the transverse direction of the vehicle, in order to ensure that, when a person leaves the seat, it is always moved into its position which opens up the largest possible aisle width, there takes place, when the armrest is swivelled from its position of use into the storage position, a transfer of the seat into its position which does not reduce the aisle width occurs, whereas on returning the armrest into the position of use this movement can be reversed.

Data supplied from the **esp@cenet** database - Worldwide

①9 BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENTAMT

⑫ **Offenlegungsschrift**
⑪ **DE 35 12954 A 1**

⑤1 Int. Cl. 4:
B 60 N 1/06

②1 Aktenzeichen: P 35 12 954.9
②2 Anmeldetag: 11. 4. 85
④3 Offenlegungstag: 23. 10. 86

DE 35 12954 A 1

⑦1 Anmelder:
Daimler-Benz AG, 7000 Stuttgart, DE

⑦2 Erfinder:
Pröls, Walter, Dipl.-Ing., 7300 Esslingen, DE

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt

⑤4 Einem Gang, insbesondere dem Mittelgang in einem Omnibus zugeordneter Sitz

Um bei einem einem Gang, insbesondere dem Mittelgang in einem Omnibus zugeordneten Sitz mit gangseitiger Armlehne und mit Verstellmöglichkeit in Fahrzeugquerrichtung sicherzustellen, daß beim Verlassen des Sitzes dieser stets in seine die größtmögliche Gangbreite freigebende Position gerückt wird, erfolgt beim Verschwenken der Armlehne von der Gebrauchsstellung in die Ablagestellung ein Überführen des Sitzes in seine die Gangbreite nicht schmälende Position, während diese Bewegung bei der Rückführung der Armlehne in die Gebrauchsstellung wieder rückgängig gemacht werden kann.

DE 35 12954 A 1

Daimler-Benz Aktiengesellschaft
Stuttgart-Untertürkheim

P 35 12 954.9-16

Daim 15 041/4

ANR: 1 000 306

02. Juni 1986

3512954

5

10

Patentansprüche

15

1. Sitz an einem Gang, insbesondere dem Mittelgang in einem Omnibus mit gangseitig angeordneter, schwenkbarer Armlehne, wobei der Sitz aus einer die größtmögliche Gangbreite freigebenden, nebensitznahen Position zur Vergrößerung der Bewegungsfreiheit auf dem Sitz zum Mittelgang hin bewegbar ist,

20 dadurch gekennzeichnet, daß die Armlehne (3) mit dem Sitz (2) in Wirkverbindung steht, so daß durch Verschwenken der Armlehne (3) von der Gebrauchsstellung in die Außergebrauchsstellung der Sitz (2) in seine nebensitznahe Position rückführbar ist.

2. Sitz nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß durch Verschwenken der Armlehne (3) in die Gebrauchsstellung der Sitz (2) zum Mittelgang (1) hin bewegbar ist.

3. Sitz nach den Ansprüchen 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß beim Verschwenken der Armlehne (3) Steuerbefehle er-

35

04.05.85
- 2 -

P 35 12 954.9-16

Daim 15 041/4

3512954

5 teilt werden, die von einer hilfskraftbetätigten Stell-
einrichtung (15) in eine entsprechend gerichtete Schiebe-
bewegung für den Sitz (2) umsetzbar sind.

10 4. Sitz nach den Ansprüchen 1 oder 2,
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,
daß der Sitz (2) mit der Armlehne (3) über eine mechanische
Übertragungseinrichtung (7) gekoppelt ist.

15

20

25

30

35

04.06.86

3512954

Daimler-Benz Aktiengesellschaft
Stuttgart-Untertürkheim

P 35 12 954.9-16

Daim 15 041/4

ANR: 1 000 306

02. Juni 1986

. 3.

5

10

Sitz an einem Gang, insbesondere dem Mittel-
gang in einem Omnibus

15

Die Erfindung betrifft einen Sitz an einem Gang, insbesondere dem Mittelgang in einem Omnibus, nach dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1.

20

W

25

Derartige Sitze sind in heute gebräuchlichen Omnibus-Fahrzeugen weit verbreitet, sie weisen jedoch den Nachteil auf, daß nach dem Verlassen der Sitze darauf zu achten ist, daß diese in der Regel vom Mittelgang her in ihre den freien Durchgang nicht hindernde Position verschoben werden müssen, da ein Verschieben bei belastetem Sitz meist nicht - oder nur auf umständliche Art-möglich ist.

30 A

35

Es ist Aufgabe der Erfindung, einen Sitz der eingangs genannten Art so auszubilden, daß auf einfache und bequeme Weise bereits beim Verlassen des Sitzes dieser in seine die größtmögliche Gangbreite freigebende, nebensitznahe Position gerückt wird, so daß insbesondere im Gefahrenfall ein schnelles und ungehindertes Verlassen des Fahrzeuges möglich ist.



. 4 .

- 5 Diese Aufgabe wird durch die kennzeichnenden Merkmale des Patentanspruches 1 gelöst. Dabei wird von der Gepflogenheit Gebrauch gemacht, nach dem Platznehmen zur Erhöhung der Bequemlichkeit die Armlehne in die Gebrauchslage zu bringen und vor dem Verlassen des Sitzes die Armlehne in
10 ihre Außergebrauchsstellung zurückzuführen.

- In weiterer Ausgestaltung der Erfindung wird vorgeschlagen, beim Verschwenken der Armlehne in die Gebrauchsstellung den Sitz zum Mittelgang hin zu verschieben, so daß mittels der
15 Armlehne eine Zwangssteuerung des gangseitigen Sitzes erfolgt.

- W Durch die DE-OS 19 43 845 ist es zwar bereits bekannt, einen in Richtung des Mittelganges bewegbaren Sitz
20 selbsttätig beim Verlassen in seine die Gangbreite nicht schmälernde, nebensitznahe Position zu bringen. Die Einrichtung arbeitet jedoch belastungsabhängig, so daß der unbelastete Sitz - den Gesamteindruck störend - über den Nebensitz hinausragt. Ist der gangseitige Sitz
25 bereits besetzt und Fahrgäste sind noch im Mittelgang unterwegs, so ist es zum freien Durchkommen notwendig, daß sich die gangseitigen Passagiere von ihren Plätzen erheben.

- 30 Bei einem Ausführungsbeispiel der Erfindung werden beim Verschwenken der Armlehne Steuerbefehle erteilt, die von einer hilfskraftbetätigten Stelleinrichtung in eine entsprechend gerichtete Schiebebewegung für den Sitz umgesetzt werden.

5 Es ist aber auch möglich, den Sitz mit der Armlehne über eine mechanische Übertragungseinrichtung zu koppeln.

B - Zwei Ausführungsbeispiele der Erfindung mit Zwangssteuerung des Sitzes in beiden Richtungen werden nachfolgend
10 anhand der Zeichnung näher erläutert. Es zeigt:

Figur 1 eine erste Ausführungsform mit mechanischer Umsetzung der Armlehnenbewegung und

15 Figur 2 eine zweite Ausgestaltungsvariante mit durch die Bewegung der Armlehne ausgelöster hilfskraftbetätigter Stellbewegung.

In der Zeichnung ist eine vereinfacht wiedergegebene Sitzreihe, bestehend aus einem einem Mittelgang 1 zugeordneten Sitz 2 mit einer Armlehne 3 und aus einem fensterseitigen, in Fahrzeugquerrichtung unverschiebbaren Nebensitz 4 dargestellt. Die Armlehne 3 befindet sich jeweils in ihrer in ausgezogenen Linien dargestellten Gebrauchsstellung, in der der mittels angedeuteter Parallelogrammlenker 5 und 6 angelenkte Sitz 2, die Bewegungsfreiheit auf dem Sitz verbessernd, zum Gang hin verschwenkt ist.

30 Wird beim Ausführungsbeispiel nach Figur 1 die Armlehne 3 zum bequemen Verlassen des Sitzes 2 in die in strichpunktiierten Linien dargestellte Außergebrauchsstellung überführt, so wird eine mechanische Übertragungseinrichtung 7 in Gang gesetzt, die aus zwei kegeligen Zahnrädern
35 8 und 9 und einer das Zahnrad 9 aufnehmenden Welle 10 besteht, deren freies Ende 11 einen Stift 12 aufnimmt,

5 welcher von einer Kulisse 13 einer sich am Nebensitz 4
 verdrehsicher abstützenden, jedoch höhenverschieblichen Hülse 14 ge-
 führt wird. Die Welle 10 dreht sich dabei so, daß der
 Stift 12 in der Kulisse 13 nach unten wandert, wobei der
 Sitz 2 unter vorübergehendem Anheben in seine neben-
 10 sitznahe, nicht gezeigte andere Stellung mit maximaler
 Gangbreite überführt wird.

Bei der Ausführungsvariante nach Figur 2 wird für den vor-
 beschriebenen Bewegungsablauf eine hilfskraftbetätigte
 15 Stelleinrichtung 15 über zwei von der Armlehne 3 betätigte
 Schalter 16 und 17 derart angesteuert, daß beim Überführen
 der Armlehne 3 aus ihrer gesicherten oberen Gebrauchs-
 stellung in ihre angedeutete, gleichfalls gesicherte
 Außergebrauchsstellung, der Sitz 2 über eine flexible
 20 Zahnstange 18 mittels der Stelleinrichtung 15 nach
 rechts gezogen wird.

25

30

35

Fig. 1

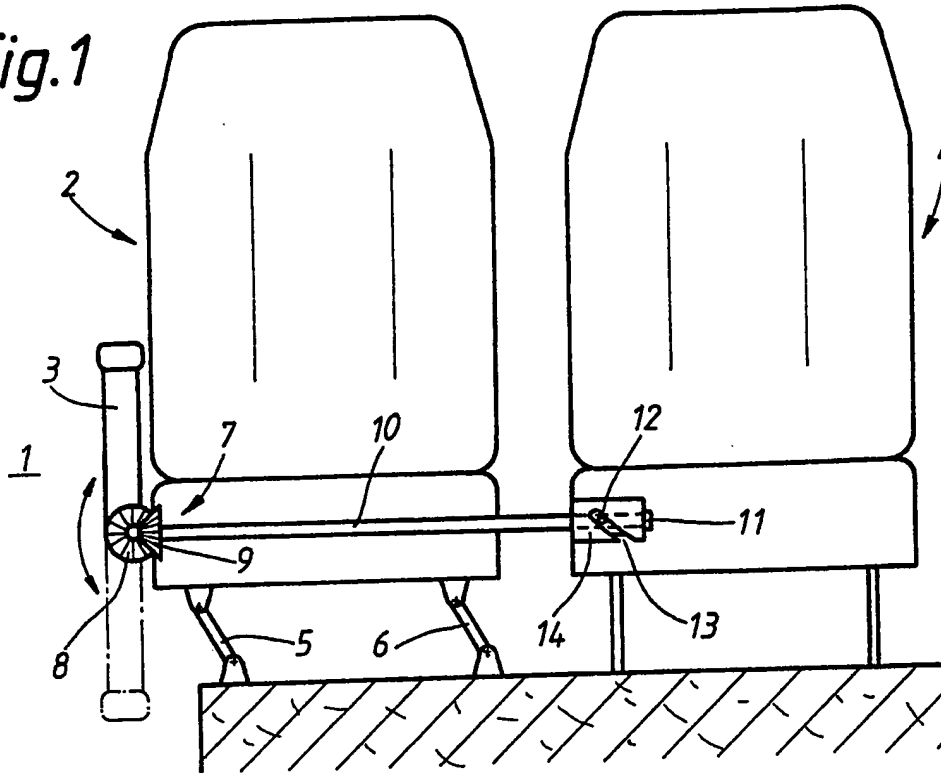


Fig. 2

